RELATORIO

DA

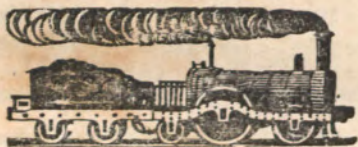
DIRECTORIA

DA

COMPANHIA ITUANA

APRESENTADO Á ASSEMBLÉA GERAL DOS ACCIONISTAS EM SESSÃO

DE

8 de Outubro de 1871.

S. PAULO.

2 — Typ. Americana, largo de Palacio — 2

1871

Em cumprimento do disposto do art. 16 § 8.º e art. 31 dos estatutos, a directoria vos apresenta o balanço das contas e o relatorio do semestre findo.

No desempenho, pois, deste dever, ella vos exporá os factos e mudanças mais importantes, que se derão depois do dia 9 de Abril do corrente anno, data do ultimo relatorio submettido á assembléa geral dos accionistas.

A exposição será resumida, e por isso não receies que ella vos fatigue.

Administração da Companhia

No pessoal administrativo deu-se uma modificação com a resignação que fez o illm. sr. João Tyberiçá Piratininga do lugar de director, a 4 de Junho do corrente anno, declarada á directoria em reunião do mesmo dia.

Divergencias com seus collegas, nascidas da questão do entroncamento da linha na da Companhia Paulista, o que não vos é desconhecido, occasionarão aquella resolução.

A directoria lamentando a, pois que reconhece os seus bons serviços prestados á em-

preza e a dedicação com que exercia o lugar de director, teve de resolver a eleição de um director que o substituisse, o que ficou marcado para a reunião de hoje, tendo sido feitos os respectivos annuncios pelos jornaes; ao mesmo tempo resolveu que, emquanto esta não se verificasse, fosse, na conformidade dos estatutos, convidado o accionista mais votado immediatamente aos cinco directores para substituir interinamente esta vaga. Nesse sentido, pois, officiou-se-lhe a 30 do mesmo mez, mas, certamente pela distancia em que reside este accionista e por outros motivos plausiveis, não chegou a exercer este cargo.

Tendes pois hoje de exercer a importante missão de eleger um director que tem de gerir vossos negocios.

Secretaria

Continúa nesta repartição o mesmo pessoal, que apenas consta do dr. secretario accumulando as funcções de guarda-livros.

A' sua assiduidade no trabalho e pontualidade no cumprimento de seus deveres, é devido o achar-se em dia toda a escripturação e contabilidade, independente de augmento de pessoal. Entretanto, desde fins de Fevereiro do corrente anno um praticante, que gratuitamente se presta ao serviço da empreza, o tem auxiliado. Este praticante quando não tem serviço na secretaria da administração, presta algum no escriptorio technico.

Pessoal technico

Este pessoal póde dizer-se que está inteiramente modificado.

Um protesto de 3 engenheiros chefes de secção, dirigido em Junho do corrente anno ao então engenheiro em chefe, desprezado pela directoria, obrigou-os a retirarem-se.

O modo pelo qual foi manejado este protesto e outras muitas antecedencias, algumas dellas trazidas á luz pela imprensa, deu lugar a ser demittido o mesmo engenheiro em chefe.

Destes factos resultou geral esmorecimento nos accionistas, persuadindo-se que por algum tempo não progredissem os trabalhos de construcção, quando não chegassem a ser paralysados por muito tempo. Em verdade, a não ser a attitude que então tomou a directoria, quer para com os empreiteiros, quer para com o engenheiro em chefe, que mostravão-se empenhados na paralysação dos trabalhos, certamente assim aconteceria. Estes porém não forão interrompidos por um só dia, e a directoria, como augurava, viu que, restabelecido o estado normal das cousas, elles progredião com mais vantagens.

Apenas, pois, resolvida a demissão do engenheiro em chefe, tratou a directoria da acquisição de um outro que o substituisse.

E' hoje engenheiro em chefe da nossa estrada o engenheiro civil dr. Antonio Francisco de Paula Souza, cujo exercicio neste emprego data desde o dia 4 do mez findo Durante a vaga, servi uinterinamente de engenheiro em chefe o primeiro ajudante, engenheiro Ricardo Hayden.

Vós conheceis de perto o actual engenheiro em chefe, e por isso não ignoraes que esta nomeação, além de recommendar-se por mui-

tos titulos, ainda recommenda-se pela qualidade de ser elle nosso patricio e Ituano.

De seu relatorio, annexo n. 1, consta o pessoal de seus ajudantes empregados na linha.

Planta da estrada

A planta da 3.ª secção da linha, isto é, de Indaiatuba ao Salto, unica que não estava approvada ao tempo do ultimo relatorio, o foi por acto do governo provincial de 11 de Abril do corrente anno.

Trilhos, trem rodante e telegrapho

Já chegarão a Santos tres navios carregados de trilhos e seus accessorios, e boa parte delles já se acha em Jundiahy

Tem de continuar mensalmente a remessa delles de Londres para Santos, na fórma do respectivo contracto.

O preço dos trilhos, segundo as facturas vindas, é de libra 7,5 schill. por tonelada.

Differentes fabricas de Londres enviarão á Companhia, por intermedio de seu agente em Santos, propostas para a encommenda do trem rodante, segundo as especificações do ex-engenheiro em chefe, e com determinação de preço.

Destas propostas a directoria escolheu aquella, a que deu preferencia o seu actual engenheiro, e fez a encommenda que julgou indispensavel para ser entregue ao trafego a linha, devendo metade della estar em Santos em principios de Janeiro do seguinte anno de 1872, e outra metade em meiado do mesmo anno.

Já estão tambem em Santos alguns carros de aterro, de que se fallou no ultimo relato-

rio, e á qualquer hora deve chegar uma locomotiva, que ha muito sahiu de Londres.

Ha poucos dias forão encommendados os fios e instrumentos para o telegrapho, de modo que este possa funccionar em tempo conveniente.

Dormentes

Existe já na linha mais de metade dos dormentes encommendados, de cuja recepção tendo ficado incumbido o emprezario da superstructura do leito da estrada, não tem sido ainda recebidos, mas, desde já, passa a fazel-o.

No seguinte mez de Novembro, vence-se o ultimo prazo para a entrega de dormentes de Jundiahy ao Salto, cujo serviço tem sido feito com regularidade.

Contracto da superstructura do leito da estrada

Em data de 12 de Julho do corrente anno, foi celebrado por escriptura publica, com João Marques Faria, da cidade de Valença, o contracto da superstructura do leito da estrada a 1$550 rs o metro corrente, quasi metade do preço orçado pelo ex-engenheiro em chefe.

O empreiteiro é homem pratico e offerece todas as garantias.

Neste contracto a Companhia poupou uma veba de 80 a 90 contos de réis, e entretanto o emprezario fez seu contracto por um preço mais vantajoso que aquelle por que fez o assentamento de trilhos da estrada—União Valenciana.

Chamada de capitaes

Depois do ultimo relatorio verificarão-se

duas chamadas, ambas na razão de 10 %; a 3.ª até 31 de Maio e 10 de Julho, na importancia de rs. 222:200$000, e a 4.ª a 31 de Agosto na importancia de rs. 223:400$000, tendo nesta sido subscriptas mais 20 acções. A directoria acaba de resolver a 5.ª chamada, na razão tambem de 10 %, cujo prazo deve findar-se a 15 de Novembro proximo futuro.

Dividendo

Recebidos do governo provincial a 27 de Junho rs. 4:879$583, importancia dos juros até 31 de Maio do corrente anno, cujo pagamento resolvestes na sessão passada, immediatamente mandou-se annunciar pelos jornaes o seu pagamento. Até o ultimo do mez findo, pagou-se de juros 3:737$569, existindo ainda 1:142$014, que até o presente não forão procurados.

A directoria vos apresenta a conta do 2.º dividendo da 1.ª chamada, e 1.º das 2.ª e 3.ª, até o ultimo de Dezembro deste anno, na importancia de 20:062$826, para resolverdes— se devem ser pagos os respectivos juros.

Balanço

Do annexo n. 2, vereis o estado economico da Companhia, cujas despezas até o presente montão em 602:256$009.

Construcção do leito da estrada

Além do que já se vos disse a respeito sob a epigraphe —Pessoal technico—, do annexo sob n. 1, vereis o estado dos nossos trabalhos. O prazo marcado no contracto para a conclusão do leito até Indaiatuba findou-se a 30 de Setembro ultimo; entretanto, ainda não foi entregue o leito da estrada nesta parte, so-

bre o que a directoria resolverá convenientemente.

Estações

A directoria aguarda nestes dias, de seu engenheiro em chefe, os planos, orçamentos e desenhos das estações, para providenciar sobre suas construcções.

Além das estações assentadas, resolveu a directoria que, entre as de Indaiatuba e Itapéva, se estabelecesse uma outra denominada do—Quilombo— em terras do accionista José Estanisláo do Amaral, como ponto central de producção.

Entroncamento da linha

Como sabeis, depois do ultimo relatorio, os presidentes das directorias das companhias Paulista e desta accordarão, por escriptura publica, que o entroncamento da nossa linha fosse na da Paulista, no lugar onde ellas se approximão.

Não podendo, porém, verificar-se esta clausula do accordo, porque não se dava praticabilidade de entroncamento no lugar em que ambas as linhas se approximão na ponte do rio Jundiahy, resolveu a directoria que a nossa linha continuasse até á estação de Jundiahy, na linha Ingleza, cujo prolongamento da estrada, a esta hora, póde estar concluido.

Esta resolução da directoria e sua exposição no ultimo relatorio, sobre occurrencias entre uma e outra companhia, deu lugar a que a directoria da Companhia Paulista em seu posterior relatorio discorresse a respeito.

Tendo já o presidente desta directoria res-

pondido pela imprensa a esse topico do relatorio da Companhia Paulista, nada mais dirá a directoria, dando por sua parte como finda a questão.

Entretanto, como nem todos os accionistas devem estar ao facto das occurrencias havidas, poderão elles vêl-as do annexo sob n. 3.

Srs. accionistas, a directoria finda seu relatorio dando-vos uma satisfactoria e agradavel nova:

—Está marcado o dia 15 do corrente mez para o assentamento dos trilhos na estação em Jundiahy.

Em breve, pois, chegareis ao termo de vossa longa e ardua jornada.

Tendes em vosso caminhar encontrado a cada momento obices e difficuldades que parecião invenciveis, mas que, entretanto, nem ao menos fizerão serenar os vossos passos.

Avante, pois, srs. accionistas!

Mais um pouco de esforço e sacrificio, pois já não está longe o dia da realização de vossos dourados sonhos.

Itú, 8 de Outubro de 1871.

Os directores:

José Elias Pacheco Jordão.
Barão de Piracicaba.
Francisco Emygdio da Fonseca Pacheco.
Antonio Carlos de Camargo Teixeira.

ANNEXO N. 1

COPIA.—Relatorio do engenheiro em chefe da Companhia Ituana, na parte em que trata do pessoal technico e estado da obra

PESSOAL TECHNICO.—A linha ferrea de Jundiahy a Itú, acha-se subdividida em 4 secções, cujos trabalhos estão confiados aos seguintes srs. engenheiros chefes de secção :

As da 1.ª secção ao sr. W. L. Ellison.
« 2.ª « « H. Le Page.
« 3.ª « « R Hayden.
« 4.ª « « D. Campagnani.

Servindo de ajudantes destes engenheiros ha tres conductores que são : N. Barcellos, da 1.ª secção : major Bolin, da 3.ª ; e J. Pinto de Moraes da 4.ª Este ultimo accumula, além desse encargo, o de secretario do engenheiro em chefe.

ESTADO DA OBRA.—Acha-se em execução quasi toda a linha, com excepção de uns 12 kilometros, mais ou menos, da 3.ª secção entre o Itaicy e o rio Pirahy, e 2 kilometros na 4.ª secção, nas immediações de Itú.

Esta extensão da estrada, que ainda não foi entregue aos engenheiros, acha-se ainda em trabalhos de locação da linha. Na 4.ª secção não se pôde fazer isso em consequencia da falta de instrumentos, os quaes só hontem aqui chegarão; na 3.ª secção já estão estes serviços adiantando-se, e em breve se entregará aos empreiteiros.

Apezar de haver-se muito tarde começado a obra do entroncamento na linha ingleza, essa parte da linha acha-se agora bem adiantada, e em algumas semanas poderemos vêl-a com trilhos, cujos trabalhos preparatorios de assentamento já se começou.

Para melhor aquilatar se o estado da obra, passo a dar o movimento de terra havido, e assim como as obras d'arte executadas e em execução.

Do annexo junto observa-se que houve até fins de Agosto proximo passado um movimento de terra equivalente a 64,521 metros cubicos para as 2.ª, 3.ª e 4.ª secções, sendo de:

2.ª	cathegoria	37843 m.3
3.ª	«	15204 m.3
4.ª	«	2020 m.3
5.ª	«	1616 m.3
6.ª	«	7929 m.3

Para a 1.ª secção o annexo indica o movimento havido até fim do proximo passado mez. Nessa mesma secção quasi que a metade da excavação foi feita em emprestimos, como se vê da proporção de 1:1.3 entre a excavação no emprestimo e a no córte; essa proporção é a mesma para todas as outras secções consideradas englobadamente.

OBRAS D'ARTE.—Em toda a linha não temos senão uma grande ponte,—a do Tieté. Ella vai ser de madeira, com encontros de alvenaria de 2.ª classe. O projecto executado pelo engenheiro chefe da 4.ª secção, acha-se em poder do governo para ser approvado. As madeiras para essa ponte já estão todas tiradas, e em breve começarãõ os trabalhos, que até agora não forão encetados, por acharse ainda o emprezario della occupado com um pontilhão sobre o rio Caxambú, na 1.ª secção. Além dessa ponte ha duas sobre o rio Jundiahy, para as

quaes tambem ha madeira tirada e projectos promptos, e cujos trabalhos começaráõ esta semana. Ha em toda a linha 67 boeiros e pontilhões executados e 7 em execução, sendo :

Na 1.ª secção—6 boeiros executados.
3 « em construcção.
3 pontilhões executados.
2 « em execução.
2.ª secção—48 boeiros com capa.
6 « abertos.
2 « d'arco.
estes executados.
4.ª secção—2 boeiros executados.
2 « em execução.

Destes, o boeiro dito do Marinho, na 2.ª secção, sobre o ribeirão do Barreiro, assim como um outro, na estaca 1310 da 1.ª secção, com arcos de tijolos, vale a pena vêr-se pela boa execução da obra. Estes trabalhos forão feitos por 18 subempreiteiros, com um pessoal medio de 450 pessoas, mais ou menos. Na 1.ª secção ha geralmente 210 pessoas, e na 2.ª 140. Nas outras duas, principalmente na 3.ª, o pessoal tem sido pequeno. Neste mez o pessoal destas secções ha de se augmentar.

Os materiaes para a via permanente estão a chegar, e como o chamado córte grande, perto de Jundiahy, assim como o aterro, perto da estrada Paulista, estão para ser concluidos, em pouco, o assentamento da via permanente será encetado.

(Assignado)—*Antonio Francisco de Paula Souza,*

Engenheiro civil

Está conforme.

O Secretario da companhia,

Francisco A. Barbosa.

1ª. Secção. Movimento de terra executado até 22 de Setembro

CATEGORIA	Excavação		TRANSPORTE MEDIO.	
	CORTE	EMPRESTM.		
I	544		54	
II	29896	21432	64.32	96.8
III	11484	9844	140.21	141.6
IV	3828	4385	112. 0	117.
V	463		101. 6	
IV	588		60	
TOTAES	46803	35661	88.7	118.5
TOTAL DOS TOTAES	82,464		103 6	

Proporção 1:1.3124.

2.ª Secção. Movimento de terra executado até 27 de Agosto.

CATEGORIAS	Excavação		Transporte medio	
	CÓRTE	EMPRESTIMO	CÓRTE	EMPRESTIMO
I	.			
II	13937. 5	13468. 3	60. 4	74. 5
III	3026.67	9814. 5	69. 0	59. 0
IV	1885. 8	107. 6	40. 6	40. 0
V	1569. 3		34. 0	
VI	7366.55		48	
TOTAES	27785.82	23390. 4	50. 4	57. 8
TOTAL DOS TOTAES	51176.22		54. 1	

3.ª Secção. Movimento de terra executado até 27 de Agosto

CATEGORIAS	Excavação		Transporte medio	
	CÓRTE	EMPRESTIMO	CÓRTE	EMPRESTIMO
I				
II	4700	192. 8	800	405
III	1048	615	830	455
IV	2		850	
V	7			
VI	193			
TOTAES	5950	2543	496 0	430
TOTAL DOS TOTAES	8493		463. 0	

Proporção 1:2,34.

4.ª Secção. Movimento de terra executado até 25 de Agosto

CATEGORIAS	Excavação		Transporte medio	
	CÓRTE	EMPRESTIMO	CÓRTE	EMPRESTIMO
I	2 06.15	1712.91	138	53. 3
III	148.45	450.16	123. 6	80. 0
IV	25		0	
V	40		10	
VI	369.25		68. 3	
TOTAL	2688.85	2163.07	56.65	66. 6
TOTAL DOS TOTAES	4851.92		61. 6	

Proporção 1:1.24.

Está conforme.

Francisco A Barbosa.

DOCUMENTO N. 2

BALANÇO

ACTIVO

ACCIONISTAS			
Pelas entradas a realizar			1.5[illegible]8:810$000
ACÇÕES A EMITTIR			
Pelas existentes		250.200$000	
INSTRUMENTOS E FERRAMENTAS			
Pela compra dos precisos até esta data		4.984$252	
MOVEIS E UTENSIS			
Pelos comprados até hoje		930$715	
DESPEZAS GERAES			
Pelas que se fizerão até o presente		12.390$616	
GASTOS DE INCORPORAÇÃO			
Pelos verificados		174$250	
ESTUDOS DEFINITIVOS			
Pelos gastos feitos		7.178$576	
ESCRIPTORIO TECHNICO			
Vencimento do pessoal de engenharia até o presente.		47.197$653	
TRANSFERENCIA DE ACÇÕES			
Pela despeza com as mesmas.		238$400	
INAUGURAÇÃO			
Pelos gastos feitos		1.590$195	
TRABALHOS DE CONSTRUCÇÃO			
Importancia dos verificados		259.429$622	
José Ricardo Wright			
Por dinheiro dado por conta do fornecimento de trilhos, trem rodante, etc		246.264$680	
DORMENTES			
Pelos pagos até esta data		22.080$210	
LETRAS A RECEBER			
Pela de 6:000$, dinheiro do Banco Inglez em Santos e premio depositado por José Ricardo Wright, garantia dos trilhos		6.365$400	
CASAS DE GUARDA			
Pelas despezas feitas até esta data		146$840	
DESAPROPRIAÇÕES			
Pelos gastos feitos		150$000	
DEPOSITO			
Dinheiro existente em mão de F. Assis Pacheco.	90.372$200		
Dito em mão de Bernardo G. Ribeiro & Gavião	19.273$400	109.645$600	
CAIXA			
Pelo dinheiro existente.		25.547$488	
			991.514$497
			2.575.324$497

PASSIVO

CAPITAL			
12,500 acções a 200$000 cada uma			2.500:000$000
THESOURO PROVINCIAL			
Por dinheiro recebido do mesmo, em virtude da Lei n. 34 de 24 de Março de 1870		40.000$000	
DIVIDENDO			
Pelo saldo do 1.º dividendo		1.142$014	
CONTA DE SELLOS			
Saldo desta conta		117$600	
CAUÇÕES			
Pela prestada por J. Ricardo Wright	6.365$400		
« « « Amaral Faro & Dulley	25.942$528		
« « « Antonio Pinto Monteiro . . .	876$400		
« « « José Manoel da Fonseca Leite . .	561$145		
« « « Francisco Gabriel de Freitas . . .	319$410	34.064$883	75.324$497
			2.575.324$497

Itú, 8 de Outubro de 1871.

O Secretario e Guarda-Livros,

FRANCISCO A. BARBOSA.

TRABALHOS DE CONSTRUCÇÃO

Importancia dos verificados	

José Ricardo Wright

Por dinheiro dado por conta do fornecimento de trilhos, trem rodante, etc	

DORMENTES

Pelos pagos até esta data	

LETRAS A RECEBER

Pela de 6:000$, dinheiro do Banco Inglez em Santos e premio depositado por José Ricardo Wright, garantia dos trilhos	

CASAS DE GUARDA

Pelas despezas feitas até esta data	

DESAPROPRIAÇÕES

Pelos gastos feitos	

DEPOSITO

Dinheiro existente em mão de F. Assis Pacheco.	90.372$200
Dito em mão de Bernardo G. Ribeiro & Gavião	19.273$400

CAIXA

Pelo dinheiro existente.	

Itú, 8 de Outubro de 1871.

ANNEXO N. 3

ESTRADA DE FERRO

DA

COMPANHIA ITUANA

O PRESIDENTE DA DIRECTORIA DA COMPANHIA ITUANA—AO DA DIRECTORIA DA PAULISTA

Avesso em extremo á discussão pela imprensa, uma só vez ainda não recorri-me a ella para tratar de negocios ou questões, que me dizião exclusivamente respeito, embora algumas vezes provocado.

Acredito que este modo de proceder fosse-me prejudicial, e que não deveria ter lançado ao desprezo algumas arguições de que tenho sido victima, mas esta é a verdade.

Hoje, porém, collocado na ardua e importante tarefa de gerir os negocios da companhia Ituana, tenho-me visto forçado, por mais de uma vez, a recorrer a ella, descendo á discussão que detesto, e para as quaes faltão-me habito e sobretudo—tempo.

No relatorio da directoria da companhia Paulista, publicado em um folheto a 30 de Julho pro-

ximo findo, vem um estirado arrazoado, sob a epigraphe—Negocios com a companhia Ituana—, a que devo responder.

Talvez esta resposta devesse ser dada pela directoria Ituana no seu relatorio, que deve ter lugar no proximo seguinte mez de Outubro, mas, entendendo que esses relatorios não devem descer a discussões de certa ordem, vou, na qualidade de presidente da directoria, defendel-a, respondendo á directoria da companhia Paulista.

Não... não responderei á directoria, mas sim ao seu illustre presidente.

Seja, pois, a discussão com o agente moral desse relatorio, e não com outros dous signatarios, dos quaes um sabe menos dos negocios da sua companhia que eu, ou qualquer estranho a ella, e outro mostra nem ter lido o relatorio; aliás, modesto como é, teria lançado um traço sobre o—illustrissimo senhor—anteposto ao seu nome a fl. 23.

Principia elle seu arrazoado (pag.22), querendo dar á directoria Ituana, uma lição de cortezia!

Depois que expuzer os acontecimentos, ver-se-ha que a falta de cortezia partiu, não della, mas sim do presidente da companhia Paulista.

Por emquanto limito-me a dizer que elle é o menos competente para taes lições.

Continuando diz:

«Em Abril de 1870, o presidente da directoria da companhia Ituana dirigiu-se a esta cidade e fallou particularmente a alguns membros da direcria da companhia Paulista, ácerca do entroncamento da linha em nossa estrada.»

Não é exacto que nessa occasião me dirigisse a alguns directores; dirigi-me unicamente a um, o presidente da directoria.

Antes, porém, de dirigir-me a elle, dirigi-me em primeiro lugar, acompanhado do engenheiro em chefe da companhia Ituana, ao illustre engenheiro em chefe da companhia Paulista, a quem expuz o meu pensamento de entroncamento e respectivas condições, sendo uma dellas obrigar-se a companhia Paulista a construir a estação á sua custa, no lugar do entroncamento, condição esta que elle não julgou aceitavel.

Dirigi-me em primeiro lugar ao engenheiro em chefe da companhia Paulista, por ser este o parecer do engenheiro em chefe da Ituana, que dizia-me—nada conseguirá se não fôr do aprazimento daquelle engenheiro.

Ora, como elle tinha sido engenheiro daquella companhia, e devia estar ao facto da marcha della, não puz a menor duvida em seguir seu parecer.

Em seguida, mas então só, foi que dirigi-me á casa do presidente da Paulista e ahi expuz lhe o meu pensamento sobre o alludido entroncamento, e conversámos largamente a respeito, entregando-lhe uma proposta, por escrito, da qual constavão as condições para o mesmo entroncamento e outras vantagens, que auferia a companhia Paulista com elle, tudo fundado em dados estatisticos e alguns officiaes que tambem lhe forão entregues.

A ultima resposta do presidente da Paulista foi que a proposta era na sua opinião aceitavel, com algumas modificações, e que passava a sujeital-a á decisão da directoria.

Como, pois, se anima a dizer o presidente da directoria que não houve proposta, e que apenas fallei particularmente a alguns directores?

Não obstante, continúa elle:

«Não fez uma proposta a respeito, como se diz no relatorio da directoria da companhia Ituana, porque, etc., etc.»

Este periodo é um labyrinto ou um enygma indecifravel.

Confunde-se proposta com peça official; dá lugar a tantas contradições, parecendo entretanto delle tirar-se a seguinte conclusão:—houve proposta, mas sem ordem, sem formulas, etc.

O illustre presidente já em peça official, e particularmente, negava que eu lhe havia feito proposta para o entroncamento.

Era meu dever fazer restabelecer a verdade, e por isso no ultimo relatorio da companhia Ituana foi publicada sua carta, annexo n.6.

Provada assim a existencia da proposta, tegiversa recorrendo-se á seguinte evasiva:—não houve proposta com formulas, ou officialmente.

Desconheço quaes as formulas para se fazer

uma proposta, sendo certo que esta póde ser feita verbalmente, ou por escripto, e de outros muitos modos, sem que todavia deixe de ser uma proposta.

A questão, pois não está na sua fórma, e sim no seu fundo.

O que deseja-se saber é, se houve ou não proposta para o entroncamento.

Se não houve proposta, ou se a houve, mas sem as formalidades que a caracterisão como tal, como é que os directores da companhia Paulista expuzerão suas opiniões individuaes, segundo se diz no ultimo periodo a fl.22 do relatorio, com maiores ou menores exigencias, mas todas garantindo a melhor vontade, quando trabalhassem em directoria ?

Se não houve proposta, como é que no primeiro periodo do mesmo relatorio, a fl.23, se disse que a questão não podia ter uma solução prompta e de momento, porque era preciso estudo e reflexão ?

Se não houve proposta, como é que mandou a directoria ouvir seu engenheiro em chefe na parte technica, e um director na economica e administrativa colher informações para basear sua deliberação, como se diz no seguinte periodo, a fl.23 ?

Se não houve proposta, como é que no relatorio a fl.23 se principia o terceiro periodo do seguinte modo :

«No estado *dessa proposta de entroncamento, etc.*»

Isto é demais, sr.presidente da Paulista !

Se não houve proposta, como é que no quinto periodo se diz que havia duas questões a resolver ?

Uma era a superveniente da zona privilegiada, e outra do entroncamento !

Se não houve finalmente proposta, como é que sou convidado, por carta de 15 de Maio de 1870, pelo presidente da directoria da companhia Paulista, para ir á capital tratar das duas questões, sendo uma a do entroncamento ?

O illustre presidente da directoria da companhia Paulista collocou-se em um terreno fôfo, verdadeiro tremedal que embargava o equilibrio de seus passos e teve de cahir por terra.

Elle nega que houvesse proposta para o en-

troncamento, e em seguida incumbe-se de apresentar innumeras provas em sentido contrario!

Ninguem negue a verdade, porque esta, mais hoje, mais amanhã, ha de fazer-se á luz.

Não limitou-se elle, porém, no relatorio a negar a existencia da proposta para o entroncamento; foi adiante: negou ainda outra verdade, que não acudi ao chamado de sua carta de 15 de Maio e que nem a respondi.

Do relatorio da directoria da companhia Ituana a fl.35, está provado que ella resolveu que, em consequencia dessa carta de 15 do mesmo mez, fosse seu presidente á capital tratar do entroncamento.

Do mesmo relatorio a fl.14, vê-se que no mesmo mez achou-se na capital o referido presidente e que pessoalmente entendeu-se a respeito com o presidente da directoria Paulista no seu gabinete do escriptorio da companhia.

Elle não apresenta uma prova em contrario, não póde contestar a prova resultante da acta, e que estive na capital; o que faz? Serve-se da galante argumentação constante do seu relatorio, ultimo periodo a fl.23:—«não temos a menor recordação dessas conferencias com o illustre presidente da directoria da companhia Ituana, porque não podemos conservar na memoria o que conversou-se nas portas das lojas, nas esquinas das ruas, ou nas ante-salas do escriptorio.»

Ora, a que vem fallar elle nessas conversações pelas portas das lojas, ante-salas, etc., quando eu não disse no relatorio da companhia Ituana, ou em qualquer escripto, que se tinhão dado essas conversações nesses lugares?

A razão é porque tudo isto se passou e de tudo está lembrado o illm.presidente, e assim sendo, como é que anima-se a dizer que não acudi ao seu convite, nem respondi á sua carta?

Assim como o illustre presidente nega a existencia da proposta para o entroncamento, confundindo proposta com peça official, é natural que tambem negue a existencia da resposta á sua carta sobre a mesma argumentação, confundindo resposta com peça official.

Deixemos, porém, estas bagatelas e continuemos.

Será tão falto de memoria o illustre presidente, que não lembre-se que em fins de Maio apresentei-me em S. Paulo, no gabinete particular da directoria no respectivo escriptorio, para tratar do assumpto da sua citada carta de 15 de Maio ?

Não se lembrará que nessa occasião respondeu-me que ainda não podia nada decidir-se por estarem ausentes dous directores, o exm. senador Queiroz e dr. Martinho Prado ? Não se lembrará tambem que esteve presente a tudo isto o director sr. Ayres Gameiro, com quem conferimos uma estatistica da producção da zona de 5 leguas, em seu poder, com outra que eu tinha levado ?

Não se lembrará tambem que, nessa occasião, entrando em detalhes, ácerca do entroncamento, exigiu 50 % sobre a producção sahida da zona privilegiada ? Não se lembrará tambem, que, no dia seguinte, estando eu e o illustre presidente com os directores, o mesmo sr. Ayres e o desembargador Gavião, este achou excessiva semelhante porcentagem, declarando mais que não devia levar-se porcentagem alguma ?

Qual, porém, o empenho que tem o illustre presidente para, a todo transe, negar estas verdades, isto é, que não houve proposta e que nem acudi ao seu chamado, eu o digo.

Era de rigorosa obrigação do presidente da companhia Paulista, cujos negocios está elle gerindo, chamar concurrentes de productos para esta estrada, e por isso deveria ser elle o primeiro a fazer todo o esforço, que para ella se convergisse o maior numero possivel de vias ordinarias de communicação, e com maior empenho de vias ferreas, embora os productos tivessem de ser carregados por sua estrada, sómente na extensão de meia legua.

A companhia Ituana, porém, tornando-se um ramal da Paulista, não lhe offerecia vantagens só em meia legua, e sim nas 20 leguas da extensão da linha ingleza.

O illustre presidente, porém, só conheceu isto, depois de repellida a idéa do entroncamento, facto virgem nas emprezas de vias-ferreas, e quando a companhia Ituana já tinha desistido della ; por isso, querendo occultar o erro em que tinha cahido, não viu outro meio senão negar a existen-

cia da proposta. E ainda fez mais: procurou occultar essas occurrencias a alguns membros da directoria que estiverão ausentes, quando ellas se derão.

Isto não póde elle negar, porque na reunião da directoria, á qual me achei presente e o sr. barão de Piracicaba, disse um director que ignorava a proposta para o entroncamento.

Pezando na consciencia do illustre presidente o erro em que tinha cahido, o que fez? Procura forçar a companhia Ituana ao entroncamento!

Não antecipemos, porém, os factos.

A companhia Ituana nunca achou vantajoso este entroncamento, e se o propoz, foi para prejudicar a questão da zona privilegiada, que, na opinião de autoridades na materia, não existe no caso vertente. Nem a directoria faz questão em declarar, como já fez sentir no seu relatorio, que calou-se quanto ao privileg o da zona, porque entendia que este assumpto devia partir da companhia Paulista, e na verdade, como diz o illustre presidente, no correr do estudo do entroncamento, deu com essa questão: ou por outra, a deu o illustre engenheiro em chefe, como é sabido.

Depois de tratar o illustre presidente da questão de proposta ou não proposta, resposta ou não resposta de sua carta, continúa o relatorio a fl.24 do seguinte modo:

«Estavão as cousas neste pé, quando em Maio do anno proximo passado, fazendo a companhia Ituana seus estudos definitivos do terreno entre a estação de Jundiahy e a ponte do rio do mesmo nome, julgou-se com direito de mandar plantar estacas definitivas de sua linha, invadindo o leito da linha cega e viva da companhia Paulista e assentando até a ultima dessas estacas sobre o eixo da nossa linha viva, etc.»

Além de que o simples bom-senso recusa a que se acredite em semelhantes asserções, existem provas que estas estacas não estavão na linha da companhia Paulista, e sim no terreno annexo, que depois ella desapropriou. E quem nos offerece estas provas? Em sua maior parte é o proprio illustre presidente, que continúa a negar ou affirmar um facto, offerecendo em seguida provas em

contrario; assim, pelas suas duas cartas publicadas no final desta resposta sob numeros 1 e 2, vê-se que as estacas não estavão plantadas no leito da linha da companhia Paulista e sim nos terrenos annexos, o que é corroborado pela carta n.3 e pelo officio dirigido ao governo da provincia a 18 de Março deste anno sob n.4, do qual consta a distancia em que ficavão as estacas da referida linha.

Continúa o illustre presidente:

«Arrancadas as estacas, deu isso lugar a reclamações de duas naturezas por parte da companhia Ituana, sendo a segunda não ter a companhia Paulista respeitado o seu direito sobre aquelle terreno, porque a companhia Ituana pretendia ali ter direitos!»

O illustre presidente, embaraçado continuadamente no seu arrazoado, procura constantemente adulterar os factos e illudir a questão!

Não dissemos e nem podiamos dizer, que pretendiamos ter direitos no lugar em questão; asseverámos sim, que o tinhamos, e esse não nascido simplesmente do facto do plantio das estacas, mas principalmente da approvação das nossas plantas. Mas o illustre presidente mais adiante, continuando na sua pertinacia de tudo inverter e negar a verdade, diz:

«E' certo que em Março de 1871 ainda a companhia Ituana não tinha plantas approvadas no lugar da questão!!!»

Porventura ignora elle que a planta Bennaton, approvada pelo governo em 25 de Agosto do anno passado, comprehende desde a estação de Jundiahy até esta cidade, e por isso o lugar em questão? Ignora tambem que a planta definitiva da 1ª secção, approvada em Novembro do anno passado, comprehende o referido lugar? Que uma e outra acha se na capital, nas respectivas repartições publicas, e por isso é muito facil o seu exame?

Diz, porém, o illustre presidente, para illudir a questão:

«Antes da approvação das plantas da companhia Ituana, já estavão approvadas as plantas da Paulista.»

Ninguem negou isto, antes a directoria Itua-

na o disse no seu citado officio; o que ella, porém, nega é que o facto da approvação daquella companhia produzisse o effeito de desapropriação no terreno em questão, visto que este não estava comprehendido nos planos e plantas de sua estrada, como certificou o dr. inspector das obras publicas, certidão esta que instruiu a representação já citada, n.4.

E tanto isto é verdade, que muito depois da approvação de suas plantas, e quando já estavão approvadas as da companhia Ituana, foi que o illustre presidente tratou de desapropriar o terreno em questão. E nem dos planos da companhia Paulista consta que ella tivesse necessidade do terreno em questão para seus aterros ou qualquer outro serviço, e portanto não está comprehendido nos effeitos juridicos que produz o decreto de 27 de Outubro de 1855, mencionado no relatorio.

Entretanto, notarei de passagem que se a planta da companhia Paulista foi approvada antes que a da Ituana, é certo que esta tirou a sua carta imperial, registrou seus estatutos e ficou constituida antes daquella, que sem estas formalidades elegeu sua directoria definitiva e começou a funccionar illegalmente, incorrendo em uma não pequena multa. Decreto de 19 de Dezembro de 1860.

Continúa o relatorio, a pag. 26:

«Nestas circumstancias só lhe restava pedir accordo, mas com termos razoaveis e propostas possiveis; seu officio, porém, de 10 de Janeiro de 1871, aqui annexo em n.12, era antes estimulante do que conciliador.»

Deste officio, que tambem vem annexo ao relatorio da companhia Ituana em n.8, vê-se o quanto desvirtua e altera os factos o illustre presidente. Pois, queria elle que em vista de seu inqualificavel e caprichoso procedimento, mandando arrancar as estacas de nossa linha, cruzassemos os braços e ficassemos quedo e mudo? Entretanto, tendo a directoria Ituana meios de fazer prevalecer seus direitos, como se fez ver do citado officio, pediu accordo, offerecendo differentes propostas, mas tudo foi desprezado e afinal até aquella concordada pelos engenheiros em chefes de ambas as companhias!

O parecer do illustrado coronel engenheiro fiscal, documento n.5, mostra a sem razão da companhia Paulista e o nenhum direito que lhe assistia, para impedir a passagem da nossa estrada pelo lugar da questão.

Propuzemos no citado officio differentes accordos, cada um delles plausivel, ora offerecendo-lhe a terra, ora o lastro de que precisa, e a nada annuiu, entretanto anima-se o illustre presidente a dizer que só lhe restava pedir accordo e com propostas possiveis!

Entretanto estão assentados os trilhos da companhia Paulista nas proximidades do lugar da questão, e todo elle, e principalmente a parte por onde tinha de passar a via Ituana, está intacto, não se tirando dali, nem terra para o aterro pretextado, nem o lastro, de que se fazia grande cabedal.

O fim está bem patente, queria-se a todo transe impedir a passagem da linha Ituana, obrigando-a a entroncar na Paulista, fazendo assim desapparecer o indesculpavel erro da recusa da proposta do entroncamento.

Continúa o relatorio, a mesma pag.26:

«Convencida então a directoria da companhia Ituana de sua falta de direito, ordenou a 8 de Fevereiro de 1871 a seu engenheiro em chefe que traçasse a linha por fóra dos terrenos da companhia Paulista. O engenheiro, porém, não cumpriu a ordem, etc.»

Não foi, porém, a falta do direito que obrigou a directoria Ituana a tomar este expediente, mas sim a necessidade de evitar-se delongas e demoras na construcção de nossa estrada, como fizemos ver na representação subida ao governo da provincia, documento n.4 já citado.

Se com este procedimento ficou tudo atrazado, a ponto de até agora não estar prompta a linha no lugar em questão, que era o que procurava o illustre presidente, quanto mais se não lançassemos mão deste expediente e fossemos discutir os nossos direitos?

A' pagina 27 continúa:

Chegadas as cousas neste ponto, recorreu essa directoria ao presidente da provincia, em officio de 18 de Março do corrente anno, e calando as

circumstancias da intervenção do poder judiciario na questão das estacas, pediu ao poder administrativo uma decisão breve.

Como o presidente da directoria Paulista não tem marchado com lealdade, não admira que attribua igual procedimento á directoria Ituana.

O mandado de manutenção, segundo se diz no ultimo periodo a folhas 26, foi concedido a 16 de Março do corrente anno, dia em que reuniu-se a directoria nesta cidade para resolver ácerca do segundo traçado feito pelo seu engenheiro em chefe, como consta da cópia da acta, documento n.6; a 18 foi feita a já citada representação ao governo da provincia, documento n.4; a 19 do mesmo mez, passando por Jundiahy o engenheiro Habersham, não soube dizer-me se estavão ou não arrancadas pela segunda vez as estacas, tanto que nesse mesmo dia foi examinar e escreveu-me para S.Paulo a carta já citada, documento n. 3. Portanto, a 18 do mez, quando foi feita a representação nesta cidade, não podia saber nem do arrancamento das estacas, nem do mandado sobre o qual fallou-me o engenheiro em Jundiahy no dia 19.

Agora que estão expostas todas as occurrencias havidas, e demonstrado que o fim do illustre presidente, desapropriando o terreno em questão, era impedir o seguimento da linha ituana á ingleza, afim de que entroncasse na da paulista, não admittindo accordo algum para a sua passagem, nem mesmo aquelle com o qual concordarão os engenheiros em chefe de ambas as companhias, mas que eu não julgava conveniente, e que só propuz, porque tinha consciencia da recusa, vejamos de que lado está a falta de cortezia de que se fez menção logo ao principio do relatorio.

Até Dezembro do anno findo, ambas as companhias marchavão de harmonia. Apenas tinha havido anteriormente a recusa da proposta do entroncamento, com o que a directoria Ituana não se deu por offendida e ignorava as vistas do illustre presidente de querer forçal-a ao alludido entroncamento.

Estavão as cousas neste pé, quando em De-

zembro tive noticia de que forão arrancadas as estacas da companhia Ituana.

Logo em seguida, entendi me pessoalmente com o illustre presidente e fallei-lhe nesse arrancamento de estacas, na certeza de que elle provinha dos engenheiros da companhia Paulista e não delle presidente: respondeu-me que fôra elle que as mandára arrancar, porque precisava do terreno, mas que, se pudesse prescindir delle, o cederia. Passados dias, respondeu-me que não podia prescindir desse terreno, documento já citado, n.1.

Em consequencia disto, dirigi me á directoria, pedindo um accordo a respeito. Será isto falta de cortezia? Certamente que não. Mas o illustre presidente amuou-se, porque narrei os successos sobre o entroncamento, que elle tanto occultára.

Descortezia praticou o illustre presidente, mandando arrancar as estacas, ainda que estivessem em seu terreno, quando é certo que o terreno que tinha de ser occupado pelo leito da estrada Ituana tornou se de sua propriedade, pelo facto da approvação da planta da sua linha, como é expresso no citado decreto de 1855.

E assim como pelo mesmo decreto se póde desapropriar terrenos particulares e publicos, para estrada de ferro, tambem se póde desapropriar terrenos pertencentes ás companhias de estradas de ferro, como muito bem disse o illustrado engenheiro fiscal no seu parecer, documento já citado.

Da parte, pois, do illustre presidente, que, não só por uma vez, como por uma segunda, mandou arrancar estacas da companhia Ituana, tendo sciencia que ella estava resolvida a desviar os terrenos em questão, com sacrificio de tempo e dinheiro, foi que deu-se, já não digo descortezia, mas sim offensa muito directa em seus direitos e interesses!

Passemos agora á ultima questão do entroncamento por escriptura publica, cuja não realização tanto magoou o illustre presidente.

Assim devia ser: depois de tantos excessos por elle feitos para a consecução do entroncamento, depois de ter o almejado passaro preso em suas mãos, vêl-o escapar e voar é para desvairar.

Não é, pois, de estranhar que o illustre presidente, observando que o passaro esvoaçava já a

grande distancia, exangue, exclamasse—sêde feliz, mas... longe de nós!!

Estranha o illustre presidente que se violasse a escriptura publica de entroncamento, como que se elle ignorasse a existencia de escripturas publicas condicionaes, que não podem vigorar emquanto não se realizarem as condições exaradas na mesma escriptura.

O entroncamento, segundo ella, deveria dar-se onde as duas linhas se approximão perto do rio Jundiahy.

Do parecer do engenheiro em chefe da companhia Ituana, que por cópia remetti ao illustre presidente e ao governo da provincia, vê-se a impraticabilidade do entroncamento nesse lugar.

Não podia, pois, ser cumprida a clausula da escriptura. E pouco importa á directoria Ituana, que o illustre presidente e seu engenheiro em chefe julguem que podia ter lugar o entroncamento mais adiante, mediante maior despeza. E nem é de estranhar que se lavrasse a escriptura de entroncamento sem que elle pudesse realizar-se no lugar mencionado, pois que o engenheiro em chefe da companhia Ituana dizia que era possivel; e só depois de lavrada a escriptura foi que disse que deixou de o ser, porque a companhia Paulista modificou naquelle ponto o seu traçado.

De que lado, porém, está a verdade, não me cumpre averiguar; além disto nem o presidente da companhia Paulista remetteu á directoria da Ituana cópia da acta, que o habilitava para rectificar a escriptura, nem esta daquella, sem o que nenhum vigor podia ter a referida escriptura, por ser esta uma clausula contida na mesma.

Que eu não estava habilitado para lavrar a escriptura referida, na qualidade de presidente da directoria da companhia Ituana, vê-se do seu ultimo relatorio, pois que, na prsposta por mim feita e approvada por ella, constante do mesmo relatorio, não se tratava de porcentagem, e por isso eu não podia, debaixo destas vistas, lavrar uma escriptura sem dependencia de rectificação.

Resumindo esta, que já vai longa, direi, que a directoria approvou a escriptura com a clausula nella contida e não no caso de entroncamento no lugar não previsto, isto mesmo talvez mais por

condescencia, ou por cortar questões, pois que á excepção do director o illustre sr. Tebiriçá, nenhum dos mais era apologista do entroncamento.

Ora, se este já não era bem aceito onde as linhas se unem, quanto mais em maior distancia, isto é, nas proximidades da estação ingleza, cujo augmento de despeza, na construcção da linha é inferior á despeza de construcção de uma nova estação de entroncamento e de renda provavel. Não é nosso proposito demonstrar as desvantagens desse entroncamento; portanto, limitar-me-hei ao seguinte: á directoria Ituana, além de fortes razões de não conveniencias para o entroncamento, actuarão sobretudo no seu animo futuras divergencias com o illustre presidente, e a dependencia de que ficava a companhia Ituana de duas companhias, sendo que esta ia-se entregar á Paulista, cujo presidente, em guerra aberta com a companhia Ingleza, ia tambem nos fazer compartilhar de contratempos nascidos dessa guerra.

Concluindo, não repetirei como o illustre presidente,— longe de nós a companhia Paulista! porque esta não cifra-se no seu illustre presidente, que por todos os modos procura esmagar e entorpecer a marcha da companhia Ituana, por factos bem significativos que sahirãõ á luz quando provocado.

Itú, 30 de Setembro de 1871.

José Elias Pacheco Jordão.

N. 1

Cópia.—S. Paulo, 26 de Dezembro de 1870.—Illm. e exm. sr. dr. José Elias Pacheco Jordão.—Só agora posso cumprir o que a v. exc. prometti relativamente á questão de arrancamento das estacas do traçado da estrada de ferro da companhia Ituana, e do terreno por nós desapropriado naquelle ponto em que esse arrancamento se deu.

Fui eu proprio examinar o terreno e vi que não era possivel deixar de arrancar taes estacas, pois, estavão em ponto onde tinhamos obra a fazer, e que a zona de terras desapropriada é a que nos é estrictamente precisa, não só para a via céga, que sempre foi marcada para o lado esquerdo da

nossa estrada actualmente em construcção, como ainda para daquelle ponto se levar terra para o aterro do grande brejo junto ao rio Jundiahy.

Fique v.exc.certo que só fazemos aquillo que é preciso para a realização da nossa empreza e que nunca nos animou o desejo de contrariar os interesses da companhia Ituana, cuja prosperidade fui eu um dos primeiros a saudar.

Sou, como sempre, de v. exc., etc.—*Dr. Falcão Filho.*

Está conforme.

O secretario da companhia,

Francisco A. Barbosa.

N. 2

Cópia.—Illm. e exm. sr.—S. Paulo, 11 de Janeiro de 1871.—Recebi hontem o officio de v. exc. em que pede que se reuna hoje a directoria da companhia Paulista para tomar conhecimento da materia do dito officio, que é relativa ao arrancamento de estacas da linha ferrea de Itú, no ponto em que se approxima da linha ferrea da companhia Paulista, e proposta de accordo a respeito.

Acabo de tomar providencias mandando avisar os srs.directores da companhia Paulista para uma conferencia hoje, ao meio dia, no respectivo escriptorio, onde a directoria terá a honra de a v.exc. e seu digno collega, o exm.sr. barão de Piracicaba, se se dignarem comparecer, para pessoalmente, como v.exc. indica, offerecer bases de accordo.

Creia v.exc. que ainda continúo a manter os mais benevolos sentimentos em pról da companhia, cujos destinos estão confiados aos cuidados de v. exc., a quem particularmente faço meus protestos de consideração e estima.

Illm. e exm.sr.dr. José Elias Pacheco Jordão, digno presidente da directoria da companhia Ituana.—O presidente da directoria da companhia Paulista, Dr. *Clemente Falcão de Souza Filho.*

Está conforme.

O secretario da companhia,

 Francisco A. Barbosa.

N.3

Cópia.—Jundiahy, 19 de Março de 1871.—Illm. e exm. sr. dr. José Elias Pacheco Jordão.—Communico a v. exc., segundo perguntou-me, que achão-se arrancadas as estacas da linha definitiva, que ultimamente tracei no terreno abrangido entre o eixo da linha de Campinas e o vallo de desapropriação dos terrenos.

Sou, etc.—*R. Alexandre Habersham.*

Está conforme.

O secretario da companhia,

Francisco A. Barbosa.

N. 4

Cópia.— N. 70. — Secretaria da companhia Ituana, 18 de Março de 1871.—Illm. e exm. sr. —A companhia Ituana, solicita em levar ávante a construcção da via ferrea a seu cargo, não tem poupado esforços e sacrificios para que dentro do prazo estipulado no contracto com os respectivos empreiteiros ella se realize, entretanto, está privada de levar a effeito sua pretenção por embaraços oppostos pela companhia Paulista!

Este embaraço torna se muito mais grave e prejudicial, se attender-se a que elle se dá no principio de sua linha, ficando assim tapada a porta por onde têm de entrar os seus materiaes, como trilhos, grande parte de dormente, que dessa capital têm de ser transportados para Jundiahy, e assim paralysado todo andamento da via permanente em toda extensão.

A companhia Ituana vem, pois, pedir a v. exc. providencias para fazer desapparecer esta emergencia, habilitando-a para continuar com seus trabalhos paralysados na parte principal de sua linha, para cujo fim passa a expôr as occurrencias havidas.

Começados em Março do anno findo os estudos preliminares da linha, em Maio do mesmo anno forão collocadas as estacas da linha definitiva na parte em que de Itú a Jundiahy começão a correr parallelas ambas, respeitando-se não só o

leito da via viva da companhia Paulista, como a céga, isto é, uma segunda via, apezar de que no contracto desta companhia com o governo não se faça menção da segunda via; entretanto, em Dezembro do mesmo anno, quando já estavão approvadas as plantas provisorias e definitivas da linha Ituana, a primeira em 25 de Agosto e a segunda em meado de Novembro, e *ipso facto* desapropriados os terrenos de seu traçado, decreto de 27 de Outubro de 1855, os engenheiros da companhia, a mandado do presidente da respectiva directoria, arrancárão e-tas estacas sem a menor deferencia e audiencia da companhia Ituana.

Comquanto reconhecesse que este procedimento foi irregular, e que á directoria Ituana assistia o direito de mandar de novo plantar suas estacas arrancadas, não usou delle, procurando antes promover um accordo, o que fiz por officio, no qual apresentava algumas propostas que não forão aceitas.

Fiz ainda uma proposta, que consistia em fazer-se os aterros, obras de arte, etc., á custa de ambas as companhias, proporcionalmente, e correrem sobre os mesmos as linhas das duas companhias; esta proposta feita mais por desenlace da questão, porque reconhecia os inconvenientes que ella podia occasionar, foi afinal, depois de muita opposição, aceita, ficando dependente do parecer dos engenheiros em chefe das respectivas companhias.

Em consequencia, partirão ambos os engenheiros em dia determinado para Jundiahy, para o lugar da questão, e combinarão, não só na proposta alludida, como em outras accrescentadas pelo engenheiro da companhia Ituana, como tudo consta do termo sob n.1.

A directoria da companhia Paulista, porém, não esteve por este accordo ou parecer, desprezando *in limine* todas as propostas, como consta do seu officio n.20.

A necessidade que tinha a companhia Ituana, de quanto antes se construir na parte alludida sua estrada, pelas razões já ponderadas e pela reclamação dos respectivos empreiteiros, constantes do seu officio por cópia sob n.30 de 21 de Janeiro, fez com que a directoria resolvesse deixar de polemi-

cas que acarretavão demoras, como já tinhão acarretado, e deu ordem ao seu engenheiro em chefe que fizesse um novo traçado, respeitando os terrenos que a companhia Paulista tinha desapropriado, embora depois de desapropriados pela companhia Ituana, na parte occupada pelo seu traçado, officio por cópia sob n.4, e desvantagens da linha.

O engenheiro em chefe, como se vê de seu officio por cópia sob n.5, dando parte de achar-se traçado este prolongamento, expôz que não pôde deixar de entrar em uma parte dos terrenos alludidos, pelas razões constantes de seu citado officio; em taes circumstancias, reuni a directoria, sujeitando á sua decisão a materia do mesmo officio, expondo-lhe que havião tres alvitres a tomar: ou mandar que o engenheiro fizesse novo traçado, respeitando inteiramente os terrenos desapropriados pela companhia Paulista, sujeitando nos ás suas consequencias constantes do citado officio, ou mandar entregar aos empreiteiros essa parte da estrada, pelo traçado feito, de que podia resultar novas complicações, e por isso demora na construcção, o que a todo o transe devemos evitar, ou finalmente, como me parecia mais conveniente, sujeitar a questão á decisão do governo; a directoria tomou este ultimo alvitre, e por isso eu, como executor de suas resoluções, tenho a honra de submetter a v. exc. esta questão, esperando que ella seja dada com a brevidade que o caso urge.

Consinta, pois, v.exc. que faça ainda algumas considerações para mostrar o direito que assiste á companhia Ituana, para fazer sua linha pelo traçado do engenheiro em chefe, cujas plantas forão approvadas em Agosto e Novembro do anno findo.

Desde então ficárão desapropriados pela companhia Ituana os terrenos que tinhão de ser occupados pelo leito de sua estrada, e nem se diga que elles já estavão desapropriados pela companhia Paulista, cujas plantas e orçamentos forão approvados antecedentemente, porque os terrenos em questão não estavão comprehendidos nelles, certidão sob n.6, caso unico em que pela approvação ficão desapropriados os terrenos de que se precisa, não para o leito da estrada, mas para outro ser-

viço e dependencias della, como é expresso no art. 2º do citado decreto.

E tanto não estava feita esta desapropriação, que ainda em Janeiro deste anno, cinco mezes depois da approvação da 1ª planta da companhia Ituana, a Paulista tratava della.

Além disto nem um prejuizo soffre a companhia Paulista, na parte technica, em passar a linha Ituana por esse terreno, visto que na parte mais proxima fica uma linha da outra com a distancia de 9m,70 de eixo a eixo.

O unico prejuizo que allegou o respectivo presidente foi inutilisar uma porção de terra de que precisava para um proximo aterro.

Offereci esta terra ou outra equivalente, nem assim foi aceita minha proposta; agora, como se vê de seu officio sob n. 2, o unico inconveniente que se apresenta é a privação do lastro de que precisa a companhia Paulista; ora, sendo a via Ituana muito estreita, e occupando uma insignificante parte de lastro na grande extensão dos terrenos desapropriados, este prejuizo era insignificante e até irrisorio para oppôr-se como obstaculo á construcção de uma estrada ferrea, obrigando-a a passar por outros terrenos, com grandes despezas, sacrificios e inconvenientes graves na parte technica; mas como nosso fim não é prejudicar de modo algum á companhia Paulista, offerecemos-lhe esse lastro que a companhia Ituana vai inutilisar-lhe, desde que possa tiral-o em tempo conveniente, alias lhe daremos outro igual e no mesmo lugar na extensão de cerca de 60 metros, com cerca de 4 de largura, a que reduz-se todo o terreno para o leito da via Ituana, nos termos alludidos.

A construir-se a linha Ituana desviando esses terrenos, força é entrar-se em uma montanha, cujo córte é muito maior, originando-se dahi mais delonga nas obras, mal irreparavel, á vista da demora que já tem havido, accrescimo de despezas em prejuizo da companhia e da provincia que fica mais sobrecarregada com esses juros, e o que é mais, defeituosa a linha, não só por ficar com uma curva mais viva, como com um declive logo á

entrada da linha, resultando ainda maiores despezas no trafego pelo augmento de combustivel.

E' do dever da directoria procurar fazer desapparecer esses inconvenientes e por isso não trepidou em recorrer a v.exc., que, não tendo por mira senão a justiça, os legitimos interesses de ambas as companhias e da provincia, dará um córte nesta questão.

Seja, pois, qualquer a decisão que v.exc der, ella será immediatamente executada, ficando a directoria tranquilla por não ter deixado correr á revelia a importante tarefa que lhe foi confiada.

Concluindo, ainda mais uma vez imploro a v.exc. a brevidade na solução desta questão, e, se assim ouso fazer, é pela convicção profunda em que estou, que toda e qualquer demora na construcção dessa parte da estrada vem trazer graves e sérios prejuizos á companhia, que já tem feito grandes despezas e continúa a fazer com trilhos, dormentes, etc., e tudo ficará paralysado e a provincia sobrecarregada com juros desse capital inutilmente.

Deus guarde a v. exc.—Illm.e exm.sr.dr.Antonio da Costa Pinto Silva, digno presidente da provincia.— O presidente da directoria, *José Elias Pacheco Jordão*.

Está conforme.

O secretario da companhia,

Francisco A. Barbosa.

N. 5

Cópia do segundo ponto da certidão passada pelo coronel engenheiro fiscal da companhia Ituana, ácerca da questão do entroncamento da linha, em virtude de petição do presidente da mesma companhia.

O segundo ponto especificado no officio de v. exc. é assim expresso :

« Quanto ao traçado da linha Ituana nas proximidades de Jundiahy, qual a solução mais razoavel, prescindindo-se do entroncamento daquella linha na Paulista.»

Não me parece assistir direito á companhia Paulista, de querer impedir que a Ituana realize o traço de sua estrada áquem do rio Jundiahy, que foi objecto de accordo entre os dous engenheiros em chefe das respectivas companhias, á vista do que previdentemente está estabelecido na primeira parte da condição 26ª do contracto celebrado entre o governo e a mesma companhia, que nem pelo cruzamento, caso mais desfavoravel a qualquer estrada, por cruzar-se e passar por terrenos de sua propriedade, poderá exigir encargo, imposto ou taxa de qualquer natureza que seja, e julgando conveniente, transcrevo em seguida a primeira parte daquella condição :

« A estrada de ferro que se projecta, e suas obras, não impedirão em tempo algum o livre transito das estradas actuaes, *e de outras que para commodidade publica no futuro se abrir* ; nem a companhia poderá exigir encargo, imposto ou taxa de qualquer natureza que seja, pelo cruzamento de outra estrada, por baixo por cima, ou ao nivel da estrada deste contracto.»

O referido accordo entre os dous engenheiros em chefe consta do termo lavrado entre os mesmos, e que, por se achar annexo ao officio junto do presidente da directoria da companhia, Ituana a v.exc dirigido em data de 18 do corrente mez, e ser extenso, deixo de transcrevel-o.

Nem podia deixar de ser previdente, como é, aquella condição, porque se as companhias das estradas de ferro têm obtido do governo tantos favores, como a faculdade de desapropriar os terrenos que precisão, por ser isso do interesse geral, não podia o mesmo governo deixar-lhes o arbitrio de embaraçar a construcção de ou ras estradas que são tambem de interesse geral, por affectarem ellas a pequenos interesses dessas companhias.

Que a linha Ituana, correndo quasi parallelamente e tão proxima á da linha Paulista, não convém a essa, e que seja causa de futu as desintelligencias, como já vão apparecendo em começo, comprehende-se, e portanto os meios que tem empregado para que não se realize o traço accordado entre os dous engenheiros em chefe, mas não o direto de impedir, obrigando a companhia Ituana

a grandes córtes e declives, que arruinarião as suas machinas em pouco tempo, augmentando-lhe assim suas despezas sem necessidade.

O motivo que apresenta o presidente da directoria da companhia Paulista, de ter ella necessidade do terreno em questão, per haver nelle uma mina de lastro, e para tirar dessa para o grande aterro na margem do Jundiahy, não me parece procedente para negar que a linha Ituana o atravesse, porque essa linha, que é de bitola estreita e apenas de um metro, não póde embaraçar que ella tire a terra e o lastro que precisar, mórmente dando a companhia Ituana, como indemnisação do prejuizo que póde soffrer a Paulista, outra mina a igual distancia, e nem tambem causará transtorno, por causa de qualquer construcção que precise fazer, como alpendre, etc., porque póde ser feito á direita da linha, como acontece com uma das estações intermedias que tem de ser construida deste lado da via permanente, parecendo que o mesmo se dará com a collocação do triangulo de reversão.

Nesta questão não julgo poder ter attribuição o poder judiciario, como parece indicar o presidente da directoria da companhia Paulista nos seguintes termos:

« Chegadas as cousas a este ponto, recorre a directoria da companhia Ituana a v.exc., por seu officio de 18 do corrente mez, mas abafa a circumstancia da intervenção do poder judiciario, pedindo a v. exc. uma *decisão breve*, como para crear um conflicto entre v.exc. e o poder competente para declarar direitos de dominio e posse.»

« Querer-se desnaturar uma questão do poder judiciario para tornal-a questão administrativa...»

A questão dos direitos de dominio e posse, que está affecta, como diz o presidente da directoria da companhia Paulista, ao poder judiciario, parece que nada tem com a decisão do governo, sobre o direito de poder ou não a mesma companhia impedir que a Ituana faça prolongar sua linha, passando por terreno de propriedade daquella companhia, á vista da citada condição.

Terminarei dizendo que parece á companhia Ituana poder prolongar a sua linha, atravessando terrenos da propriedade da companhia Paulista,

conforme o traço accordado entre os respectivos engenheiros em chefe.—(Assignado) O engenheiro fiscal, *Rufino Enéas Gustavo Galvão.*

Está conforme.

O secretario da companhia,

Francisco A. Barbosa.

Cópia.—20ª sessão.—Aos dezeseis dias do mez de Março de 1871, nesta cidade de Itú, e no escriptorio da companhia Ituana, ás 11 horas da manhã, presentes os directores dr. José Elias, barão de Piracicaba, dr. Fonseca e capitão Teixeira, faltando o director Tebiriçá, que foi avisado para essa sessão extraordinaria, reunida para o fim de deliberar sobre um officio do engenheiro em chefe, foi aberta a sessão.

Foi lido o mesmo officio sob n.184 de 14 do corrente, em que o engenheiro mencionado communica achar se traçado o prolongamento da linha Ituana até a estação ingleza em Jundiahy, sem ter-se podido evitar o atravessamento em uma parte do terreno desapropriado pela companhia Paulista, para servir-lhe de deposito de lastro, a menos que se peiorasse os declives no sentido do maior trafego, e sem notavel augmento do movimento de terra, que ao mesmo tempo augmentaria consideravelmente o prazo da construcção naquelle lugar, etc., não tendo, porém, sido feita a entrega desse serviço aos empreiteiros no ponto alludido, que poderá ser modificado, se o presidente da companhia assim julgar necessario.

Depois do que informou o mesmo presidente da directoria, que lhe informára o engenheiro, que para se desviar a linha dos terrenos desapropriados pela companhia Paulista, dependia de fazer-se um grande córte, que trazia mais a demora de um mez na construcção, e disse mais o mesmo presidente que a directoria tinha tres alvitres a tomar: ou mandar fazer já esse desvio, ou dar ordem para se entregar os trabalhos aos empreiteiros, segundo o traçado, com o que poderião apparecer complicações com a companhia Paulista, ou submetter o negocio á decisão do governo, de

cuja demora talvez causasse transtorno ao andamento dos trabalhos da estrada; mas que seu parecer era que elle presidente se dirigisse a S. Paulo, e se entendesse com o governo a respeito, preferindo a solução delle se pudesse ser dada immediatamente, aliás que se mandasse fazer o traçado, desviando os terrenos alludidos, e immediatamente entregue aos empreiteiros. Nesta conformidade resolveu a directoria.

A continuação da presente acta nada tem com o assumpto de que se trata.

Nada mais havendo a tratar-se, foi encerrada a sessão. E para constar, lavrei esta, eu Francisco Antonio Barbosa, secretario que a escrevi.—(Assignado) *José Elias.—Antonio Carlos de Camargo Teixeira.—Barão de Piracicaba.—Fonseca Pacheco.*

Está conforme.

O secretario da companhia,

Francisco A. Barbosa.

———«»———

ANNEXO N. 4

PARECER DA COMMISSÃO DE CONTAS, APPROVADO NA ASSEMBLÉA GERAL DE ACCIONISTAS, EM 5 DE NOVEMBRO DE 1871

Srs. accionistas. Honrado com os vossos votos para dar parecer ácerca das contas da companhia Ituana, a vossa commissão vem, hoje, dar-vos conta da tarefa que lhe foi confiada.

As contas presentes á commissão pelo secretario da companhia, sob ns. 10 a 14, vierão acompanhadas dos competentes documentos.

Forão confrontados com o Diario, Razão e Caixa, e deste exame se verificou o seguinte:

No balanço anterior, fechado em data de 8 de Abril do corrente anno, havia de saldo em caixa 16:143$753 e em deposito 93:252$200.

No presente balanço existem em caixa rs. 25:547$488 e em deposito 109:645$600, producto das entradas effectuadas nas 3ª e 4ª chamadas, e que tiverão lugar depois do balanço anterior.

A primeira foi de 222:200$ e a segunda de 223:400$, sommando ambas 445:600$000.

A differença que se nota entre uma e outra provêm de terem sido subscriptas, depois da 3ª chamada, mais 20 acções, que fizerão entradas de 30 %.

Nas contas de sellos verificou-se no presente balanço um saldo de 37$600 que, com 80$, saldo do antecedente, somma 117$600, que figurão no balanço em lugar competente.

Como não vos é desconhecido, esta differença a favor da companhia provêm da porcentagem que sempre é maior, quando paga pelos accionistas no acto de realizarem as entradas correspondentes ás suas acções, pagando a companhia o sello total do capital realizado na estação fiscal.

Na fórma da deliberação da assembléa geral,recebeu a directoria, do thesouro provincial, 4:879$583, importancia dos juros de 7 % sobre a entada realizada na primeira chamada.

Receberão os diversos accionistas juros, no valor de 3:737$569, existindo, pois, 1:142$014 para ser entregue aos accionistas que ainda não se apresentárão para recebel-os. Na conta de cauções houve o accrescimo de 23:952$360, sendo 185$400 por premios de reforma da letra dada por José Ricardo Wright em caução, como fornecedor de trilhos e trem rodante, e o excedente—quantias retidas em caução nos diversos pagamentos feitos aos empreiteiros do leito da estrada e fornecedores de dormentes, na fórma dos contractos respectivos.

Durante o semestre,verificou-se a despeza na importancia de 441:749$439, incluindo-se nesta verba os 23:952$360, caução das quantias respectivas e acima mencionadas, que se achão debitadas nas competentes contas.

Do exame dos diversos documentos de despeza, a vossa commissão teve apenas a notar as seguintes differenças : em um recibo passado pelo engenheiro Ellison, seus vencimentos, é a differença de 88 réis, e em um outro, pelo engenheiro Habersham, a de 100 réis, ambas para menos.

Explicão-se facilmente estas differenças, quando versão sobre quebrados insignificantes, e pelo descuido dos signatarios dos recibos em não incluir nos mesmos esses pequenos quebrados.

Apresentamos assim o resultado do nosso exame, fazendo a reproducção das contas e seguinte :

REPRODUCÇÃO

Dinheiro em caixa, em 8 de Abril. .	16:143$753
Dinheiro em deposito, em 8 de Abril.	93:252$200

Dinheiro realizado pela 3ª e 4ª chamada.	445:600$000
Saldo das contas de sellos. . . .	37$600
Saldo » » de dividendo . .	1:142$014
Saldo » » de cauções . . .	23:952$360
Somma	580:127$927

Despezas geraes no semestre . . .	5:277$598
Escriptorio technico	15:236$377
Trabalhos de construcção	220:104$394
Fornecimento de trilhos e trem rodante por José Ricardo Wright. .	186:264$680
Fornecimento de dormentes . . .	17:569$550
Casas de guarda.	146$840
Desapropriações	150$000
Letras a receber—premios. . . .	185$400
Dinheiro em caixa	25:547$488
Dinheiro em deposito	109:645$600
Somma	580:127$927

A vossa commissão, apezar da recommendação feita em assembléa geral, afim de vencer ordenado o praticante que serve na secretaria e engenharia, e isto gratuitamente até o presente, entende que não deve usurpar esta attribuição da directoria, que naturalmente providenciará em vista da proposta em assembléa geral.

A vossa commissão tem a notar que encontrou a escripturação com toda a regularidade e nitidez.

Estando examinadas as contas, parece que devia estar finda a tarefa da vossa commissão; entretanto, ella julga que não deve concluir o seu parecer sem dizer-vos alguma cousa ácerca da marcha da companhia em seus trabalhos, e isto principalmente quando, durante o semestre, occorrêrão factos de magna importancia.

Como vos foi dito no relatorio, e é sabido geralmente, sérios motivos trouxerão a necessidade da substituição completa do pessoal de engenharia, que hoje se acha completamente reformado.

Apezar das difficuldades existentes, a companhia marchou desassombrada, não se suspendendo os trabalhos e por alguns dias sem grande im-

pulso, por causa desta falta, mas sempre caminhando.

Se a digna directoria, e o seu incançavel presidente, tem continuado sempre a receber inequivocas e constantes provas de confiança por parte dos accionistas, hoje, mais que nunca, que ella tem sabido vencer todas as difficuldades e entraves encontrados em seu caminho, a vossa commissão não póde concluir o seu parecer, sem deixar exarado um voto de reconhecimento á digna directoria e especialmente ao seu presidente, pelo zelo, dedicação e espirito de economia com que tem gerido os negocios da empreza.

Itú, 5 de Novembro de 1871.

Antonio de Queiroz Telles.
Antonio de Souza Gomes Carneiro.
Luiz Antonio de Anhaia.
Agostinho de Souza Neves.
Miguel Luiz da Silva.

——— «» ———